Stadsregio Amsterdam

BLAD GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING

Nr. 396

30 november 2015

Officiële uitgave van gemeenschappelijke regeling Stadsregio Amsterdam.

Beleidsregels ter zake van gedelegeerde bevoegdheden Wet lokaal spoor

Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,

Gelet op artikel 4, derde lid, Wet lokaal spoor en artikel 10:16 van de Algemene wet bestuursrecht;

Besluit vast te stellen de navolgende beleidsregels:

Artikel 1 Toepassingsbereik

1. Deze beleidsregels zijn van toepassing op de uitoefening van de bevoegdheden door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam (het college) zoals gedelegeerd bij besluit van het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam (het dagelijks bestuur) d.d. 17 september 2015 met BBV/2015/1745 (Delegatiebesluit) op grond van artikel 4, derde lid, van de Wet lokaal spoor (Wls).
2. Het college oefent deze bevoegdheden uit in het gebied van de stadsregio Amsterdam, waaronder begrepen het grondgebied van de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel.

Artikel 2 Beheervisie

1. Het college oefent de gedelegeerde bevoegdheden uit binnen de kaders die het dagelijks bestuur heeft gesteld in de Visie Lokaal Spoor Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015, de Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015, het Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 d.d. 10 december 2013, de jaarlijkse Subsidiebeschikking Beheer en Onderhoud railinfrastructuur Amsterdam en de kaders die de Regioraad van de Stadsregio Amsterdam heeft gesteld in het Convenant Meerjaren Vervangingsprogramma Metro d.d. 13 oktober 2015. Deze documenten vormen tezamen de visie als bedoeld in artikel 17, lid 1, Wls waarin onder meer prestatienormen en –indicatoren ten aanzien van de kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur zijn vastgelegd.

Artikel 3 Exploitatie

1. Het college houdt bij het uitoefenen van de gedelegeerde bevoegdheden rekening met de gevolgen voor de exploitatie van de lokale spoorweginfrastructuur.
2. Ten aanzien van de metro infrastructuur handelt het college conform de Procedure tijdelijke buitengebruikname metrospoor zoals vastgesteld door het dagelijks bestuur op 18 oktober 2012 (TBGN Metro).
3. Het college handelt en draagt ervoor zorg dat andere betrokkenen handelen conform de procedure TBGN Metro indien de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden leidt tot een tijdelijke buitengebruikstelling van de metro infrastructuur.
4. Het college stelt in samenspraak met het dagelijks bestuur voor 1 maart 2016 een procedure op voor de tijdelijke buitengebruikstelling van traminfrastructuur waarbij de TBGN Metro als basis dient; het dagelijks bestuur stelt deze procedure vast.
5. In de periode tot 1 maart 2016 draagt het college er zorg voor dat bij tijdelijke buitengebruikstelling van de traminfrastructuur de vervoerders tijdig op de hoogte worden gesteld.
6. In de periode tot 1 maart 2016 draagt het college er zorg voor dat de veroorzaker van de tijdelijke buitengebruikstelling van de traminfrastructuur en de betreffende vervoerder(s) in overleg treden over een vervangend vervoerplan indien hiertoe aanleiding is.

Artikel 4 Safety Board

1. Het college geeft opdracht tot het instellen van een onafhankelijk adviesorgaan, in de vorm van een safety board (SB), waarin alle bij het railvervoersysteem in de regio Amsterdam betrokken organisaties, waaronder in ieder geval de gemeente Amsterdam, de Stadsregio Amsterdam en GVB, vertegenwoordigd zijn.
2. Het college draagt dit adviesorgaan op onafhankelijk te adviseren over de veiligheid in het kader van de Wls in de stadsregio Amsterdam en draagt ervoor zorg dat de SB kan beschikken over alle relevante informatie dienaangaande.
3. Het college draagt de SB op om bij een niet-unaniem advies de verschillende standpunten gemotiveerd in het advies weer te geven.
4. Het college dient het advies van de SB te betrekken bij besluiten over vergunningen in het kader van de Wls, voor zover veiligheidsrelevant.

5. Indien het college voornemens is om van een negatief advies van de SB over afgifte van een vergunning af te wijken, dan is het college gehouden het dagelijks bestuur te consulteren alvorens een besluit te nemen.

Artikel 5 Vergunning indienststelling spoorweginfrastructuur (artikel 9, tweede lid, artikel 10, derde lid, Wls)

1. Het college verleent uitsluitend een vergunning als bedoeld in artikel 9, eerste lid, Wls indien de lokale spoorweginfrastructuur aantoonbaar voldoet aan de artikelen 5 en 6, eerste lid, Wls.
2. Het college eist dat voor elke aanmerkelijke verbetering, vernieuwing of wijziging van de infrastructuur een vergunning wordt aangevraagd.
3. Het college stelt overeenkomstig de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013) (of toekomstige relevante wet- en regelgeving) vast of een verbetering, vernieuwing of wijziging van de lokale spoorweginfrastructuur aanmerkelijk is als bedoeld in artikel 10, tweede lid, Wls.
4. Het college eist dat bij elk project voor nieuwe of aanmerkelijk te verbeteren, te vernieuwen of te wijzigen infrastructuur een safety manager en een Independant Safety Assessor (ISA) worden aangesteld.
5. Het college eist dat ten behoeve van een vergunning als bedoeld in artikel 9, eerste lid, Wls een ISA-verklaring wordt overgelegd die een toets bevat op het proces en inhoudelijk op het realiseren van veiligheidsdoelen/streefwaarden uit de Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015 of uit projectbesluiten; tevens ziet het college erop toe dat de door ISA gesignaleerde tekortkomingen aantoonbaar zijn hersteld.
6. Het college eist dat in een project tekortkomingen en aanbevelingen/adviezen uit de verklaring van de toezichthouder als bedoeld in artikel 9, derde lid, Wls aantoonbaar zijn opgevolgd tenzij het college beschikt over een ISA-verklaring waarin is onderbouwd dat van deze aanbevelingen/adviezen kan worden afgeweken.
7. Indien het college voornemens is om van een verklaring van de toezichthouder als bedoeld in artikel 9, derde lid, Wls en/of van een ISA-verklaring af te wijken, dan is het college gehouden het dagelijks bestuur vooraf te consulteren.

Artikel 6 Schorsen/intrekken vergunning spoorweginfrastructuur (artikel 11 Wls)

1. Een melding van de toezichthouder, de vervoerder of medewerkers van de beheerder zelf over onveilige infrastructuur moet direct leiden tot onderzoek en in geval van acuut gevaar moet het college direct maatregelen treffen.
2. Het college informeert het dagelijks bestuur en de toezichthouder direct over de melding en de te treffen maatregelen.
3. Het college volgt de aanwijzingen van de toezichthouder direct op en het college beëindigt de maatregelen ingevolge de aanwijzingen niet eerder dan nadat het hiervoor toestemming van de toezichthouder heeft verkregen.
4. Indien de getroffen maatregelen niet leiden tot een veilige situatie of indien het college geen maatregelen treft, zodat de lokale spoorweginfrastructuur niet langer voldoet aan de artikel 5 en 6, eerst lid, Wls, dient het college over te gaan tot schorsen of intrekken van een vergunning voor indienststelling van spoorweginfrastructuur als bedoeld in artikel 9, eerst lid, Wls.

Artikel 7 Vergunning werkzaamheden lokale spoorweg (artikel 12 Wls)

1. Het college stelt vóór 1 december 2015 een procedure vast voor de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid tot het verlenen van vergunningen voor het (doen) uitvoeren van werkzaamheden of het plaatsen van zaken op, in, boven, naast of onder de lokale spoorweg ter borging van een efficiënt en doelmatig vergunning proces. Het college legt in deze procedure onder meer afspraken met de betrokken wegbeheerders vast.
2. Het college stelt het dagelijks bestuur in kennis van deze procedure en verstrekt inlichtingen over de toepassing ervan.

Artikel 8 Afspraken met beheerder (artikel 17, derde lid, Wls)

1. Het college maakt via de jaarlijkse planning en control cyclus van de gemeente Amsterdam afspraken met de beheerder over de uitvoering van de beheertaken en de benodigde middelen ter realisatie van de afspraken als bedoeld in artikel 17, derde lid, Wls.
2. Het college baseert deze afspraken op de door het dagelijks bestuur vastgestelde prestatienormen en –indicatoren als bedoeld in artikel 17, eerste en tweede lid, Wls zoals deze zijn vastgelegd in de Visie lokaal spoor d.d. 8 oktober 2015.
3. Deze afspraken dienen tevens te passen binnen de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaders als bedoeld in artikel 2.
4. Naast de afspraken die het college met de beheerder maakt om te voldoen aan de vereisten van artikel 17, derde lid, Wls kan het college afspraken met de beheerder maken mits:
   a. deze afspraken niet strijdig zijn met wet- en regelgeving en de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaders als bedoeld in artikel 2;

b. (meer)kosten ten gevolge van deze afspraken niet ten laste komen van het budget dat door de Stadsregio Amsterdam beschikbaar is gesteld;
c. deze afspraken geen negatief effect hebben op de exploitatie van het openbaar vervoer op de lokale spoorweginfrastructuur.

Artikel 9 Aanwijzen beheerder (artikel 18, eerste en vierde t/m tiende lid, Wls)

1. Het college wijst de beheerder aan voor een periode tot uiterlijk eind 2024.
2. Aan de aanwijzing van de beheerder verbindt het college op grond van artikel 18, zesde lid, Wls de volgende voorschriften met betrekking tot de uitvoering van de beheertaak en de door de beheerder te verstrekken gegevens aan de toezichthouder:
   a. De beheerder is gehouden de Europese aanbestedingsregels in acht te nemen in het geval hij voornemens is het verrichten van het feitelijk onderhoud aan de lokale spoorweginfrastructuur door derden te laten verrichten.
   b. De beheerder is gehouden een proces in te richten waarin is uitgewerkt op welke wijze hij zal voldoen aan de vereisten uit de Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015, en waarin is beschreven dat hij aan de Stadsregio rapporteert over de veiligheidsprestaties, alsmede dat hij verbeterplannen opstelt en uitvoert in geval niet wordt voldaan aan de doelstellingen.
   c. De beheerder is gehouden een proces in te richten voor het opstellen van verbeterplannen naar aanleiding van bevindingen van de toezichthouder en het uitvoeren van deze verbeterplannen na instemming van de toezichthouder, alsmede voor de uitvoering van alle adviezen van de toezichthouder.
   d. De beheerder is gehouden aan de toezichthouder alle informatie te leveren die deze nodig acht voor het uitvoeren van de toezichthoudende taak.

Artikel 10 Uitvoering beheertaak (artikel 20, vierde lid, artikel 21, tweede t/m vierde lid, Wls)

1. Het college rapporteert jaarlijks aan het dagelijks bestuur via vier kwartaalrapportages en een jaarverslag/-rekening over de uitvoering van de beheertaak door de beheerder conform de hieraan gestelde eisen in artikel 10 van het Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 d.d. 10 december 2013.
2. In het geval het dagelijks bestuur constateert dat de beheerder bij de uitvoering van de beheertaak niet voldoet aan wet- en regelgeving en/of de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaders als bedoeld in artikel 2, kan het dagelijks bestuur het college de verplichting opleggen om een verbeterplan op te stellen.
3. Bij het opleggen van deze verplichting beschrijft het dagelijks bestuur de tekortkomingen van de beheerder en de termijn waarbinnen het college het verbeterplan ter instemming aan het dagelijks bestuur dient voor te leggen.
4. In het verbeterplan beschrijft het college de adequate maatregelen en de geplande uitvoering daarvan, ter opheffing van de tekortkomingen van de beheerder.
5. Na instemming van het dagelijks bestuur met het verbeterplan, neemt het college de tenuitvoerlegging van het plan terstond ter hand, waarbij het college gebruik kan maken van de gedelegeerde bevoegdheid om bindende aanwijzingen aan de beheerder te geven.

Artikel 11 Regels werkzaamheden lokale spoorweg (artikel 22, tweede lid, Wls)

1. Het college neemt bij het uitoefenen van de gedelegeerde bevoegdheid ingevolge artikel 22, tweede lid, Wls de regelgeving voor Veilig Werken van de Stichting RailAlert (of toekomstige relevante wet- en regelgeving), te weten het Normenkader Veilig Werken (NVW), de Voorschriften Veilig Werken Tram (VVW Tram) en de Voorschriften Veilig Werken Metro (VVW Metro), in acht.
2. Indien de regelgeving Veilig Werken van de Stichting RailAlert voor de metro nog niet van kracht is op 1 december 2015, dient het college deze regelgeving in acht te nemen zodra deze na deze datum van kracht wordt.

Artikel 12 Vergunning indienststelling spoorvoertuig en verbod spoorvoertuig (artikel 32, tweede en vijfde lid, artikel 33, derde lid, artikel 34, eerste en zesde lid, artikel 35, tweede lid, Wls)

1. Het college verleent uitsluitend een vergunning voor indienstelling van een spoorvoertuig als bedoeld in artikel 32, eerste lid, Wls indien het spoorvoertuig <u>aantoonbaar</u> voldoet aan de vereisten uit artikel 32, tweede lid, Wls.
2. Het college eist dat voor iedere aanmerkelijke wijziging van een spoorvoertuig als bedoeld in artikel 33, tweede lid, Wls een vergunning voor indienstelling wordt aangevraagd.
3. Het college stelt overeenkomstig de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013) (of toekomstige relevante wet- en regelgeving) vast of een wijziging van een spoorvoertuig aanmerkelijk is als bedoeld in artikel 33, tweede lid, Wls.

4. Het college eist dat bij elk project voor nieuwe of aanmerkelijk te wijzigen spoorvoertuigen een safety manager en een Independant Safety Assessor (ISA) worden aangesteld.
5. Het college eist dat ten behoeve van een vergunning als bedoeld in artikel 32, eerste lid, Wls een ISA-verklaring wordt overgelegd die een toets bevat op het proces en inhoudelijk op het realiseren van veiligheidsdoelen/streefwaarden uit de Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015 of projectbesluiten; tevens ziet het college erop toe dat de door ISA gesignaleerde tekortkomingen aantoonbaar zijn hersteld.
6. Het college eist dat in een project tekortkomingen en aanbevelingen/adviezen uit de verklaring van de toezichthouder in artikel 32, derde lid, Wls aantoonbaar zijn opgevolgd tenzij het college beschikt over een ISA-verklaring waarin is onderbouwd dat van deze aanbevelingen/adviezen kan worden afgeweken.
7. Indien het college voornemens is om van een verklaring van de toezichthouder als bedoeld in artikel 32, derde lid, Wls en/of van een ISA-verklaring af te wijken, dan is het college gehouden het dagelijks bestuur vooraf te consulteren.
8. Het college dient vergunningen op basis van een verklaring van overeenstemming als bedoeld in artikel 34, vijfde lid, Wls voor voertuigen waarvoor een typegoedkeuring bestaat, te onderbouwen met rapportages die aantonen dat door de partij die de aanbesteding van de voertuigen uitvoert, getoetst is dat het voertuig aan de veiligheidseisen voldoet.
9. Een melding van de toezichthouder, de beheerder of medewerkers van de vervoerder zelf over een onveilig spoorvoertuig moet direct leiden tot onderzoek en in geval van acuut gevaar tot een verbod van het college om het voertuig in te zetten.
10. Het college informeert het dagelijks bestuur en de toezichthouder direct over de melding en de te treffen maatregelen.

Artikel 13 Informeren dagelijks bestuur

1. Op grond van art. 10:16 Awb dient het college op verzoek van het dagelijks bestuur inlichtingen te verschaffen over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheid.
2. Het college doet vóór 1 december 2015 het dagelijks bestuur de contactgegevens toekomen aan welke het dagelijks bestuur verzoeken om inlichtingen dient te richten.
3. Het college neemt een verzoek om inlichtingen per omgaande in behandeling en bevestigt de ontvangst ervan met vermelding van de (verwachte) reactietermijn.
4. Het college informeert het dagelijks bestuur uit eigen beweging en onverwijld indien wordt afgeweken van voorschriften of indien aanwijzingen of aanbevelingen van de toezichthouder niet (kunnen) worden opgevolgd.

Artikel 14 Mandatering gedelegeerde bevoegdheden

1. Bij het mandatering van bevoegdheden die het college op grond van het Delegatiebesluit toekomen, informeert het college het dagelijks bestuur hierover.

Artikel 15 Intrekken gedelegeerde bevoegdheid

1. Op grond van art. 10:18 Awb kan het dagelijks bestuur het Delegatiebesluit te allen tijde intrekken.
2. Het dagelijks bestuur kan hiertoe overgaan indien het college deze beleidsregels bij herhaling schendt of indien de delegatie ondoelmatig blijkt. Het dagelijks bestuur neemt bij een eventueel intrekkingsbesluit de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht.

Artikel 16 Evaluatie beleidsregels

1. Het dagelijks bestuur en het college evalueren deze beleidsregels tenminste een maal in de vier jaar bij vaststelling van een nieuwe beheervisie en/of ten behoeve van een eventuele verlenging van het Delegatiebesluit.
2. Op basis van deze evaluatie of indien het dagelijks bestuur hiertoe anderszins (tussentijds) aanleiding ziet, kan het dagelijks bestuur deze beleidsregels aanpassen.

Artikel 17 Inwerkingtreding

1. Deze beleidsregels treden, na bekendmaking, in werking met ingang van 1 december 2015.

Artikel 18 Citeertitel

1. Deze beleidsregels worden aangehaald als “Beleidsregels ter zake van gedelegeerde bevoegdheden Wet lokaal spoor”.

Amsterdam, 17 september 2015,
Het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam,

Secretaris
drs. A. Joustra
Voorzitter
mr. E.E. van der Laan

Bijlage Toelichting

Algemene toelichting
Op 1 december 2015 is de Wet lokaal spoor (Wls) in werking getreden. Vanaf deze datum is het dagelijks bestuur van de Stadsregio Amsterdam integraal eindverantwoordelijk voor de veiligheid op het lokale spoor (metro en (snel-)tram) in het gebied van de stadsregio Amsterdam; op het dagelijks bestuur rust de zorgplicht voor de aanleg en het beheer (het onderhoud daaronder begrepen) van de lokale spoorweginfrastructuur. De sporen voor het treinverkeer vallen uitdrukkelijk buiten deze verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur.

De wetgever heeft met de Wet lokaal spoor beoogd een einde te maken aan de versnippering van bestuurlijke bevoegdheden ten aanzien van de lokale spoorwegen. Het dagelijks bestuur was op grond van de Planwet verkeer en vervoer en de Wet personenvervoer 2000 reeds verantwoordelijk voor het regionale verkeer- en vervoerbeleid, waarvoor op grond van de Wet BDU verkeer en vervoer de financiële middelen worden verstrekt. Dit terwijl de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de aanleg en instandhouding van de lokale spoorwegen versnipperd was belegd. Met de inwerkingtreding van de Wet lokaal spoor draagt het dagelijks bestuur de bestuurlijke integrale eindverantwoordelijkheid voor zowel het regionale verkeer- en vervoerbeleid als de daarmee samenhangende lokale spoorweginfrastructuur. De wetgever acht daarmee de bevoegdheden ten aanzien van de lokale spoorwegen eenduidig en consistent belegd.

In de Wet lokaal spoor is een wettelijke grondslag opgenomen om een aantal bevoegdheden ten aanzien van met name het beheer van infrastructuur van de lokale spoorwegen en de toelating van de spoorvoertuigen op de infrastructuur te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders. Dit gelet op de omstandigheid dat de organisatie van de uitvoering per regio kan verschillen. Ook kan met delegatie recht worden gedaan aan de bestaande eigendomsverhoudingen ten aanzien van de infrastructuur en de daarmee gepaard gaande privaatrechtelijke aansprakelijkheid.

De wetgever heeft geen onduidelijkheid willen laten bestaan over welke bevoegdheden uit de Wls al dan niet overgedragen mogen worden. Daarom zijn de te delegeren bevoegdheden limitatief opgesomd in de Wet lokaal spoor. De mogelijkheid van delegatie is beperkt tot de uitvoeringstaken teneinde te waarborgen dat de beleidsmatige integrale bestuurlijke verantwoordelijkheid van het dagelijks bestuur voor het verkeer, het vervoer en de lokale spoorweginfrastructuur op regionaal niveau in tact blijft.

Delegatie van de bevoegdheden ten aanzien van het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur aan het college van de gemeente Amsterdam stelt het college in staat om de opdrachtgeversrol richting de beheerder volledig te vervullen en de bijbehorende risico´s te beheersen dan wel te beïnvloeden. Delegatie van deze bevoegdheden sluit aan bij de huidige situatie en doet recht aan de bestaande eigendomsverhoudingen. Als eigenaar en beheerder van de lokale spoorweginfrastructuur berust de wettelijke aansprakelijkheid bij de gemeente Amsterdam.

Bij delegatie van bevoegdheden aan het college van de gemeente Amsterdam oefent het college de gedelegeerde bevoegdheden onder eigen bestuurlijke verantwoordelijkheid uit; alle risico's die zich bij de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden voordoen liggen bij het college. Deze verantwoordelijkheid heeft zowel betrekking op de politieke verantwoordelijkheidsplicht alsook op de eventuele privaatrechtelijke aansprakelijkheid in geval van foutieve beslissingen. Het college dient bij het nemen van besluiten op basis van de gedelegeerde bevoegdheden altijd het Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Stadsregio Amsterdam en de vindplaats ervan te vermelden.

De bevoegdheden ten aanzien van het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur worden in het Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Stadsregio Amsterdam voor een periode van vier jaar gedelegeerd aan het college van b en w. van de gemeente Amsterdam. In dit besluit is bepaald dat tenminste een jaar voor de einddatum van het Delegatiebesluit, uiterlijk 30 november 2018, het dagelijks bestuur een besluit neemt over het al dan niet verlengen van het Delegatiebesluit. Deze periode van vier jaar loopt samen met de geldigheid van de beheervisie, die het dagelijks tenminste een maal in de vier jaar moet vaststellen. Enerzijds wil het dagelijks bestuur zoveel mogelijk aansluiten bij bestaande afspraken en verhoudingen tussen de Stadsregio, de gemeente Amsterdam en GVB, zoals de concessie- en BORI-afspraken die tot maximaal eind 2024 lopen. Anderzijds wil het dagelijks bestuur op basis van onder meer de ervaringen met de delegatie en de governance in de driehoek Stadsregio Amsterdam-gemeente Amsterdam-GVB de ruimte hebben de driehoek anders te organiseren. Aan een besluit om al dan niet te verlengen zal dan ook een evaluatie ten grondslag liggen waarin onder meer deze aspecten worden betrokken. Bij een besluit tot verlenging zal de resterende duur van de concessie- en BORI-afspraken in acht worden genomen.

Het dagelijks bestuur is op grond van artikel 43 en 44 bevoegd tot het opleggen van een last onder bestuursdwang, last onder dwangsom en bestuurlijke boete ter handhaving van de bij of krachtens de Wls gestelde verplichtingen. Bij besluit van 19 november 2015 met kenmerk BBV/2015/2009 heeft het dagelijks bestuur deze handhavingsbevoegdheden gemandateerd aan het college, waarbij deze mandatering alleen betrekking heeft op de bevoegdheden waarvoor het college op grond van het Delegatiebesluit verantwoordelijk is. Het dagelijks bestuur heeft daarbij beleidsregels vastgesteld conform welke het college bij de uitoefening van de gemandateerde bevoegdheden dient te handelen. Conform deze beleidsregels is het college onder meer gehouden om het Handhavingsbeleid Wet lokaal spoor en de Beleidsregels Bestuurlijke boete Wet lokaal spoor in acht te nemen. Deze documenten zijn eveneens bij het besluit van het dagelijks bestuur van 19 november 2015 vastgesteld.

Via de Brede doel uitkering worden door het Rijk geen aanvullende financiële middelen beschikbaar gesteld ter dekking van implementatie- en uitvoeringskosten van de Wet lokaal spoor. Blijkbaar gaat de wetgever er vanuit dat implementatie- en uitvoeringskosten worden gedragen door de partijen die het aangaan. Financiële dekking zal dus binnen de diverse begrotingen gezocht moeten worden maar de Stadsregio Amsterdam is wel bereid om met de gemeente en GVB hierover het gesprek aan te gaan en naar oplossingen te zoeken.

Artikelsgewijze toelichting beleidsregels

Artikel 1 Toepassingsbereik
Op basis van artikel 4, lid 3, Wls kan het dagelijks bestuur ervoor kiezen de in dit artikellid aangehaalde bevoegdheden uit de Wls te delegeren aan het college van b. en. w. van een van de in het gebied van de stadsregio liggende gemeenten. De delegataris oefent de gelegeerde bevoegdheid vervolgens ook uit op het grondgebied van de andere in de stadsregio gelegen gemeenten. De wet staat dus niet toe de bevoegdheden aan meerdere colleges van b. en w. ten behoeve van de uitoefening ervan op het eigen grondgebied, te delegeren. Dit impliceert dat bij delegatie van bevoegdheden uit de Wls aan het college van de gemeente Amsterdam, het college deze bevoegdheden in het gehele gebied van de stadsregio Amsterdam uitoefent. De lokale spoorweg in de stadsregio Amsterdam is gelegen in het grondgebied van de gemeenten Amsterdam, Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel.

Artikel 2 Beheervisie
Bij delegatie gaat de bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de uitvoering van de gedelegeerde beheertaken over op het college. Echter, de zorgplicht van het dagelijks bestuur voor de lokale spoorweginfrastructuur blijft bestaan. Dit betekent dat het dagelijks bestuur moet blijven toezien op de veiligheid, de kwaliteit, de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur conform de eisen die de Wls hieraan stelt. Deze verantwoordelijkheid borgt het dagelijks bestuur door het vaststellen van de kaders waarbinnen het beheer van de lokale spoorweginfrastructuur dient te worden uitgevoerd. De Wls spreekt in dit verband over een visie van het dagelijks bestuur, ter uitvoering waarvan de beheerder jaarlijks een beheerplan moet opstellen:

* Artikel 17, lid 1, Wls bepaalt dat het dagelijks bestuur ten minste een maal in de vier jaar een visie vaststelt ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer. Deze visie dient in ieder geval prestatienormen met betrekking tot kwaliteit, betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de lokale spoorweginfrastructuur te bevatten; deze prestatienormen concretiseert het dagelijks bestuur, in overleg met de beheerder, in prestatie-indicatoren.
* Op grond van artikel 21, lid 1, Wls dient de beheerder jaarlijks een beheerplan op te stellen ter uitvoering van deze visie van het dagelijks bestuur.

Het dagelijks bestuur kiest ervoor de bestaande afspraken met de gemeente Amsterdam over het beheer en onderhoud van lokale spoorweginfrastructuur en het meerjaren vervangingsonderhoud van de metro-infrastructuur in stand te houden. Deze afspraken zijn te beschouwen als een uitwerking van de Visie Lokaal Spoor Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015. De Visie Lokaal Spoor Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015, de Veiligheidsvisie openbaar vervoer Stadsregio Amsterdam d.d. 8 oktober 2015, het Convenant beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam 2013 tot en met 2024 d.d. 10 december 2013, de jaarlijkse Subsidiebeschikking Beheer en onderhoud railinfrastructuur Amsterdam en het Convenant Meerjaren Vervangingsprogramma Metro d.d. 13 oktober 2015 vormen tezamen dan ook de visie in de zin van artikel 17, lid 1, Wls; naast wet- en regelgeving zijn dit de kaders waarbinnen het college bij de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden dient te opereren.
Naast de beheervisie staat het dagelijks bestuur het volgende sturings- en toezichtsinstrumentarium ter beschikking, bij delegatie van bevoegdheden aan het college:

* vaststellen van een beleidskader toewijzingscriteria (art. 30 Wls);
* het opleggen van een last onder bestuursdwang (en een last onder dwangsom) (art. 43 Wls);
* het opleggen van een bestuurlijke boete (art. 44 Wls);
* toezicht ILT in opdracht van dagelijks bestuur (art. 42, lid 4, Wls);

* inzage in boeken beheerder 9 (art. 49 Wls);
* de bevoegdheden verbonden aan delegatie, zoals het stellen van beleidsregels, inlichtingenplicht en intrekken delegatiebesluit (afd. 10.1.2 Awb).

Daarbij zij opgemerkt dat het dagelijks bestuur de bevoegdheden tot het opleggen van een last onder bestuursdwang/dwangsom en een bestuurlijke boete bij besluit van 19 november 2015 heeft gemandateerd aan het college (voor zover betrekking hebbend op de bevoegdheden waarvoor het college op grond van het Delegatiebesluit verantwoordelijk is).

Artikel 3 Exploitatie

Het (veilig) uitvoeren van werkzaamheden aan of in de directe omgeving van een lokaal spoorweg kan gevolgen hebben voor de beschikbaarheid van de lokale spoorweg voor de vervoerder. Het dagelijks bestuur draagt het college op erop toe te zien dat deze gevolgen zowel qua aard, omvang als tijdsduur zo veel mogelijk te beperken. Nadere afspraken over de buitendienststelling van spoor infrastructuur worden gemaakt in de TBGN procedure voor Metro (door het dagelijks bestuur vastgesteld op 18 oktober 2012) en de nog op te stellen TBGN procedure voor tram. Het college stelt gezamenlijk met het dagelijks bestuur uiterlijk op 1 maart 2016 een TBGN procedure Tram op. Deze wordt ter vaststelling aangeboden aan het dagelijks bestuur. Zolang de tram procedure nog niet is vastgesteld door het dagelijks bestuur, draagt het college er zorg voor dat bij tijdelijke buitengebruikstelling van traminfrastructuur de betreffende vervoerders tijdig op de hoogte worden gesteld en dat gewerkt wordt aan een vervangend vervoerplan voor de tijdelijke situatie.

Artikel 4 Safety Board

Voor het nemen van besluiten die van invloed zijn op de veiligheid van het railvervoersysteem is afstemming vereist in de driehoek Stadsregio Amsterdam-gemeente Amsterdam-GVB. De Safety Board is het centrale punt voor het coördineren van alle veiligheidsvraagstukken die betrekking hebben op ontwerp, aanleg en operatie van de metro- en tramsystemen. In de Safety Board is in ieder geval de driehoek vertegenwoordigd met de medewerkers die zich bezig houden met de railveiligheid en de safety managers van grote projecten. De Safety Board brengt adviezen uit ten behoeve van besluiten die door diverse organen moeten worden genomen over vergunningverlening, vaststellen of een wijziging aanmerkelijk en daarmee vergunningplichtig is en wijzigingen in het Integrale Programma van Eisen van Tram en Metro. De Safety Board streeft naar unanieme adviezen; in geval dat niet lukt worden de standpunten van de verschillende betrokkenen in het advies vermeld. De Safety Board is één van de drie organen, naast de Independant Safety Assessor van het project en Inspectie Leefomgeving en Transport, die het college moet raadplegen alvorens te besluiten over het verlenen van een vergunning voor nieuwe of aanmerkelijk gewijzigde spoorweginfrastructuur of spoorvoertuigen. De vergunning kan alleen worden verleend als de adviezen van deze organen zijn opgevolgd. Blijkt het niet mogelijk adviezen te realiseren, dan treedt het college in overleg met het dagelijks bestuur over alternatieve voorstellen, zo nodig onderbouwd met een advies van een onafhankelijke adviseur.

Artikel 5 Vergunning indienstelling spoorweginfrastructuur

Het college besluit tot het verlenen van een vergunning voor de in dienstelling van spoorweginfrastructuur als is aangetoond dat deze voldoet aan de gestelde veiligheidseisen. De infrastructuur zelf moet veilig zijn, maar moet ook veilig gebruikt kunnen worden. Dat de infrastructuur veilig is, is aangetoond als de Independant Safety Assessor van het project verklaart dat alle stappen in het project met goed gevolg zijn doorlopen en de Inspectie Leefomgeving en Transport een verklaring heeft gegeven waarin beschreven is in hoeverre de infrastructuur voldoet aan de veiligheidseisen uit de Wls. Daarnaast is het oordeel van de Safety Board vereist. Het college kan de vergunning verlenen als de adviezen van deze organen uitgevoerd zijn of op een verantwoorde wijze binnen een vastgelegde termijn zijn gerealiseerd. Blijkt het niet mogelijk adviezen te realiseren, dan treedt het college in overleg met het dagelijks bestuur over alternatieve voorstellen, zo nodig onderbouwd met een advies van een onafhankelijke adviseur. Er is altijd vergunning nodig als infrastructuur nieuw is. Als bestaande infrastructuur wordt gewijzigd, is er alleen dan een vergunning nodig als de wijziging aanmerkelijk is. Een aanmerkelijke wijziging houdt in dat deze bij falen kan leiden tot ernstige gevolgen, onbekend en veel omvattend is en niet kan worden teruggedraaid, zoals beschreven in de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013). In alle andere gevallen kan de eenvoudigere vrijgaveprocedure die MeT toepast om infrastructuur in gebruik te nemen en die beschreven staat in de interne regelgeving en het Veiligheidsbeheersysteem, worden gevolgd.

Artikel 6 Schorsen/intrekken vergunning spoorweginfrastructuur

Ook tijdens het gebruik moet de infrastructuur blijven voldoen aan de veiligheidseisen. Door de Minister is de Inspectie Leefomgeving en Transport aangesteld als toezichthouder op het lokale spoor. De Inspectie geeft voordat spoorweginfrastructuur in gebruik wordt genomen een verklaring af over de mate waarin wordt voldaan aan de veiligheidseisen uit de Wls. Tijdens het gebruik houdt de inspectie toezicht op het beheer en onderhoud van de infrastructuur. Leidraad daarbij is de naleving van het veiligheidsbeheersysteem van de beheerder, dat tevens door de toezichthouder is beoordeeld. De In-

spectie onderzoekt of de beheerder de processen en procedures bij het beheer en onderhoud correct uitvoert en zich aan de normen houdt die de veiligheid borgen. Daarnaast worden inspecties op locatie uitgevoerd. Het dagelijks bestuur kan als er aanwijzingen zijn van een onveilige situatie de Inspectie verzoeken onderzoek te doen. Constateert de Inspectie dat er sprake is van een onveilige situatie, dan moet het college verbetermaatregelen afdwingen. Leiden deze niet tot een situatie die wel aan de veiligheidseisen voldoet of is het geconstateerde gebrek zo acuut onveilig dan dient het college de vergunning te schorsen of in te trekken.

Artikel 7 Vergunning werkzaamheden lokale spoorweg

Zoals hiervoor toegelicht oefent het college de gedelegeerde bevoegdheden ook uit op het grondgebied van de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel. Delegatie van de bevoegdheid tot het verlenen van vergunningen voor werken op of rondom het spoor betekent in de praktijk dat deze bevoegdheid overgaat van de directeur GVB naar het college. Het college wordt in de beleidsregels opgedragen deze overgang soepel te laten verlopen door het maken van goede afspraken binnen de gemeente Amsterdam en met de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel. De overgang van deze bevoegdheid mag niet leiden tot een minder doelmatig of minder efficiënt proces voor vergunningverlening.

Artikel 8 Afspraken met beheerder

Het college van b. en w. treedt op als opdrachtgever van de beheerder, daarbij geadviseerd door de Bestuursdienst en de Directie Middelen en Control van de gemeente Amsterdam. Conform de bij de gemeente Amsterdam gebruikelijke planning- en controlcyclus stelt het college de opdracht aan de beheerder en het daarbij behorende budget vast. Het college ziet er op toe dat de beheerder de opdracht uitvoert binnen het beschikbaar gestelde budget en met de door het dagelijks bestuur vereiste kwaliteit, zoals vastgelegd in de Visie lokaal spoor en de andere kaderdocumenten. Het college kan bij het dagelijks bestuur subsidie aanvragen voor de kosten die samenhangen met de uitvoering van de opgedragen werkzaamheden. De opdracht die het college aan de beheerder verstrekt mag niet strijdig zijn met de door het dagelijks bestuur vastgestelde kaderdocumenten.

Aanvullend op de opdracht aan de beheerder op basis van het eerste lid van dit artikel, kan het college extra opdrachten of aanvullende eisen aan de beheerder stellen. Deze extra opdrachten of aanvullende eisen mogen niet strijdig zijn met de wet- en regelgeving en/of de hierboven beschreven door het dagelijks bestuur vastgelegde kaders. De kosten die samenhangen met of een gevolg zijn van de uitvoering van extra opdrachten of aanvullende eisen komen niet voor subsidie vanuit het dagelijks bestuur in aanmerking.

Tevens mogen extra opdrachten of aanvullende eisen geen negatief effect hebben op de exploitatie van de lokaal spoorweg. Dat betekent bijvoorbeeld dat het niet is toegestaan om een lokaal spoorweg (tijdelijk) buiten dienst te nemen vanwege een extra opdracht of aanvullende eis. Ook is het niet toegestaan extra opdrachten of aanvullende eisen te formuleren die de kwaliteit, exploitatiesnelheid of het comfort van de reizigers negatief beïnvloeden, tenzij het dagelijks bestuur daar vooraf mee heeft ingestemd.

Artikel 9 Aanwijzen beheerder

Het door het college aan te wijzen dienstonderdeel dient te beschikken over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan de vereisten van de Wls. Dit moet blijken uit een ten behoeve van de aanwijzing te overleggen schriftelijke verklaring van de toezichthouder, de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Op grond van de Wls dient het college eerst de rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur te horen alvorens een beheerder aan te wijzen. Bij de aanwijzing dient het college vervolgens rekening te houden met de gerechtvaardigde belangen van de rechthebbende. De gemeente Amsterdam is in ieder geval rechthebbende binnen haar eigen grondgebied. Mogelijk zijn ook de gemeenten Amstelveen, Diemen en Ouder-Amstel als rechthebbende op de lokale spoorweginfrastructuur (conform de wettelijke definities) aan te merken en moet het college deze gemeenten eveneens horen.

Aan de aanwijzing van de beheerder kan het college voorschriften verbinden met betrekking tot de uitvoering van de beheertaak en de door de beheerder te verstrekken gegevens aan de toezichthouder. Het dagelijks bestuur geeft hier enkele voorschriften aan het college mee die het in ieder geval aan de aanwijzing moet verbinden.

Artikel 10 Uitvoering beheertaak

De rapportageverplichtingen uit lid 1 sluiten aan bij de afspraken uit het Convenant BORI. De verplichtingen inzake het opstellen van een verbeterplan in de leden 2 t/m 5 zijn naar voorbeeld van de afspraken zoals deze zijn gemaakt tussen de Stadsregio en GVB ter nakoming van de verplichtingen op grond van de openbaar vervoer concessie.

Artikel 11 Regels werkzaamheden lokale spoorweg
Onderhoudswerkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur moeten veilig worden uitgevoerd. Deze werkzaamheden worden vaak uitgevoerd door aannemers die werkzaamheden uitvoeren op alle lokale spoorweg netwerken in Nederland. Uniformiteit van regelgeving met als doel werkzaamheden zo veilig mogelijk uit te voeren is daarom gewenst. Door de Stichting RailAlert, waar alle beheerders van spoorweginfrastructuur in vertegenwoordigd zijn, is er een normenkader en zijn er voorschriften voor veilig werken opgesteld. Deze regelgeving van de branche is bindend verklaard. Het college ziet erop toe dat deze regels worden nageleefd. Voor metro zijn de voorschriften op 1 december 2015 mogelijk nog niet definitief. In dat geval dient de beheerder tot inwerkingtreding eigen regelgeving te hebben die de veiligheid borgt.

Artikel 12 Vergunning indienststelling spoorvoertuig en verbod spoorvoertuig
Het college besluit tot het verlenen van een vergunning voor de indienstelling van een spoorvoertuig als is aangetoond dat deze voldoet aan de gestelde veiligheidseisen. Het voertuig zelf moet veilig zijn, maar het moet ook veilig gebruikt kunnen worden. De wetgever maakt verschil tussen een typegoedkeuring voor het eerste voertuig en een vergunning op basis van een verklaring van overeenstemming voor alle volgende voertuigen. Van het voertuig is de veiligheid aangetoond als de Independant Safety Assessor van de leverancier verklaart dat alle stappen in het project met goed gevolg zijn doorlopen en de Inspectie Leefomgeving en Transport een verklaring heeft gegeven waarin beschreven is in hoeverre het voertuig voldoet aan de veiligheidseisen uit de Wls. Daarnaast is het oordeel van de Safety Board vereist. Het college kan de vergunning voor het eerste voertuig verlenen bij een positieve verklaring c.q. een positief oordeel van deze organen en als de aanbevelingen/adviezen van deze organenen op een verantwoorde wijze binnen een vastgelegde termijn zijn opgevolgd. Blijkt het niet mogelijk adviezen te realiseren, dan treedt het college in overleg met het dagelijks bestuur over alternatieve voorstellen, zo nodig onderbouwd met een advies van een onafhankelijke adviseur. Voor het tweede en volgende voertuig is naast de verklaring van overeenstemming van de leverancier een testrapport van de koper van het voertuig vereist, waarin wordt aangetoond dat het voertuig voldoet aan de toelatingseisen voor voertuigen uit het Integraal Programma van Eisen. Er is altijd vergunning nodig als een spoorvoertuig nieuw is. Als een bestaand voertuig wordt gewijzigd, is er alleen dan vergunning nodig als de wijziging aanmerkelijk is. Een aanmerkelijke wijziging houdt in dat deze bij falen kan leiden tot ernstige gevolgen, onbekend en veel omvattend is en niet kan worden teruggedraaid, zoals beschreven in de methode Common Safety Methods (Verordening (EU) 402/2013). In alle andere gevallen kan de eenvoudigere vrijgaveprocedure worden gevolgd.

Artikel 13 Informeren dagelijks bestuur
Geen nadere toelichting.

Artikel 14 Mandatering gedelegeerde bevoegdheden
Het dagelijks bestuur wil hier geïnformeerd worden over het mandaatsbesluit van het college over de mandatering van bevoegdheden die het college op basis van het Delegatiebesluit toekomen. Te denken valt aan mandatering van bevoegdheden aan de beheerder en de vervoerder.

Artikel 15 Intrekken gedelegeerde bevoegdheid
Op grond van de wet kan het dagelijks bestuur de delegatie te allen tijde intrekken. Het dagelijks bestuur beschouwt dit als een uiterste middel waarvoor gekozen kan worden als het dagelijks bestuur zijn integrale bestuurlijke eindverantwoordelijkheid voor de veiligheid op het lokale spoor niet via andere wegen, zoals handhaving, kan borgen. In dit artikel is aangegeven aan welke aanleidingen voor intrekking van de delegatie moet worden gedacht. Uiteraard dient het dagelijks bestuur bij een besluit tot intrekking van de delegatie de algemene beginselen van behoorlijk bestuur in acht te nemen.

Artikel 16 Evaluatie beleidsregels
In het Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Stadsregio Amsterdam is bepaald dat tenminste een jaar voor de einddatum van het Delegatiebesluit, uiterlijk 30 november 2018, het dagelijks bestuur een besluit neemt over het al dan niet verlengen van het Delegatiebesluit. Bij dit besluit zal het dagelijks bestuur ook de ervaringen met het Delegatiebesluit en de beleidsregels betrekken. Ook het vaststellen van een nieuwe beheervisie is aanleiding om te evalueren of de beleidsregels nog voldoende aansluiten op de visie en doelstellingen van het dagelijks bestuur. Daarnaast heeft de Stadsregio nog geen ervaring met delegatie van bevoegdheden en het stellen van beleidsregels voor de uitoefening van gedelegeerde bevoegdheden. De praktijk zal moeten uitwijzen of het werken volgens deze beleidsregels efficiënt en doelmatig is. Indien dit niet het geval is, kan dit aanleiding zijn voor het dagelijks bestuur om de beleidsregels (tussentijds) aan te passen. Op korte termijn zal bijvoorbeeld bekeken moeten worden of de onderlinge afspraken in het kader van de Wet lokaal spoor geen onnodige hindernis vormen voor het aangaan van langdurige contracten met derden door de beheerder. Vanuit het perspectief van total cost of ownership is het immers voor beide partijen van belang om slimme lange termijn oplossingen niet onmogelijk te maken.

Artikel 17 Inwerkingtreding

De Wet lokaal spoor is vanaf 1 december 2015 van kracht.
De beleidsregels treden gelijktijdig met het Delegatiebesluit Wet lokaal spoor Stadsregio Amsterdam op 1 december 2015 in werking, nadat deze via officielebekendmakingen.nl bekend zijn gemaakt. Aangezien de beleidsregels zijn verbonden aan de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden op basis van het Delegatiebesluit, zal het dagelijks bestuur deze intrekken op het moment dat het Delegatiebesluit is komen te vervallen dan wel is ingetrokken.

Artikel 18 Citeertitel

Geen nadere toelichting.